DIARIO BALEAR.

LUNES 18 DE ENERO DE 1830.

Santa Prisca mártir.

Sale el sol á las 7 horas y 12 minutos: se pone á las 4 horas y 48 minutos.

NOTICIAS ESTRANGERAS.

AUSTRIA.

Viena 11 *de diciembre.*

Han pasado por esta ciudad en toda diligencia para Constantinopla dos correos, uno frances y otro ingles procedentes de Paris y Lóndres. Las cartas de Lemberg manifiestan alguna inquietud respecto al estado sanitario de Galitzia, adonde dicen que se ha comunicado la peste que reina en los Principados; y parece que ya se han advertido muchos síntomas de esta enfermedad, hasta en las cercanías de Lemberg: sin embargo nada se ha dicho de oficio sobre este particular.

BAVIERA.

Augsburgo 16 *de diciembre.*

En nuestra *Gaceta universal* se lee el artículo siguiente respecto á las disposiciones actuales del Emperador Nicolas. Cuando se inserta esta clase de noticias en la *Gaceta de Augsburgo*, es porque emanan de un orígen mas elevado que el que se manifiesta.

Orillas del Danubio 13 *de diciembre.* "Ya se han disipado los temores que causó la noticia de la enfermedad del Emperador Nicolas, pues S. M. se halla en convalecencia. Estos mismos temores contribuyen sin embargo á demostrar cuán ligada está á la tranquilidad de Europa la conservacion de un individuo. En medio de los intereses opuestos que se chocan por todas partes, sea en lo interior de los estados, sea en las relaciones mútuas de unos respecto á otros, y reconocida la necesidad de un movimiento progresivo que siga el del siglo, para conservar la facultad de dirigirlo, no hay precision de demostrar cuánto importa al mundo la conservacion de un Príncipe célebre por sus luces, por la firmeza de su carácter, y por su moderacion en la victoria. La confianza que inspira la ecsistencia de semejante Príncipe, se corrobora ademas con la idea de que este solo conserva el recuerdo de un tiempo en que las pasiones políticas esparcieron por todas partes el desórden, é impidieron por sus estravíos hasta el desarrollo de la civilizacion. El Emperador Nicolas no tiene de esta época mas nociones que las que suministra la historia: ha visto cuán débiles han sido los esfuerzos que se han hecho para renovarla; y por tanto puede mirar la accion de los partidos sin ningun temor. Superior á todos estos recuerdos, pertenece á una era nueva que da principio en él, y que lleva ya en sí misma el testimonio de unos esfuerzos coronados con el triunfo de la causa de la civilizacion, sin necesidad de llamar á su socorro las pasiones revolucionarias. El Emperador Nicolas ha demostrado ya por sí mismo que los grandes intereses de Europa han menester la poderosa proteccion de una autoridad sabiamente establecida. No son las esperanzas de los partidos, es la confianza de todos los hombres ilustrados los que se reunen en su persona.

"No hay que temer que el Emperador Nicolas intervenga de un modo equívoco en los asuntos interiores de una nacion por favorecer un partido. Mas sabia y mas poderosa es la influencia que se debe esperar de un Príncipe al cual está unida en cierto modo la tranquilidad del mundo. Por lo demas, es fácil conocer la diferencia que hay entre una política tan justa y tan filantrópica, y *la de aquellos paises* en donde *los ministros estan en lucha constante con los pueblos* dejando las necesidades del siglo abandonadas á la sola fuerza de las cosas. Nada rezelaria la Europa *de la separacion de semejante ministerio.*"

ITALIA.

Venecia 10 *de diciembre.*

Por fin se ha dignado el Emperador de Austria, mediante algunos sacrificios pecuniarios que los comerciantes han hecho, decretar que esta ciudad fuese puerto libre desde el 1º del prócsimo enero. Este beneficio ha sido recibido con una alegría general, y por él se espera conseguir felices resultados.

INGLATERRA.

Lóndres 21 *de diciembre.*

Se asegura en las casas que comercian con las Indias orientales que los directores de la compañía han enviado á Calcuta el aviso para que se suspendie-

sen las reducciones proyectadas hasta que llegasen de Inglaterra otras nuevas órdenes.

— Segun los avisos que se han recibido de Nueva-Yorch parece que el Emperador de Rusia ha comprado á los americanos el navío los *Estados-Unidos*, construido habrá tres años en aquella ciudad, y al que se mira como el mejor buque que se ha botado al agua.

— Sir G. Murray encontró dias pasados en las calles de Lóndres un jóven negro que habia venido de Jamaica á mejorar de suerte, despues de haber adquirido la libertad en aquella colonia: mas no habiéndole favorecido la fortuna, se halló miserable y abandonado, en donde creyó encontrar su felicidad. Enterado sir Murray de estos pormenores, tuvo la bondad de señalarle desde luego un shelling diario de pension; y no contento con este primer ausilio, hizo equipar á su protegido, pagó su viage á un capitan que no habia querido recibirlo á su bordo por falta de medios; de este modo facilitándole el medio de regresar á su patria, ha salvado á un desgraciado, que infaliblemente hubiera sido víctima del rigor del invierno y de la necesidad.

— Cartas de orígen muy elevado dicen que el lord Jersey será el *prócsimo y último* Lord-teniente de Irlanda. (*G. de M.*)

ESPAÑA.

Madrid 6 de enero.

El 28 de diciembre último pasaron al Real sitio de S. Lorenzo SS. MM. Sicilianas y S. A. R. el Sr. Conde de Trápani. Recibieron al paso con su natural agrado las felicitaciones de las justicias y párrocos de las pequeñas poblaciones del tránsito; y el 29 á las ocho y media de la mañana se dignaron admitir los homenages del Prior del Real monasterio; habiendo tenido tambien la honra de besar las Reales manos en el mismo dia la oficialidad de la Guardia y del cuerpo de voluntarios Realistas. Las augustas Personas se han entretenido, durante su permanencia en el Escorial, en reconocer y contemplar los multiplicados y riquísimos monumentos que embellecen aquel magnífico Sitio; y asi el Escelentísimo Sr. Conde de Bornos, como las demas personas que han tenido la honra de formar el acompañamiento, han esperimentado no menor admiracion que gusto al ver la inteligencia con que SS. MM. graduaban el mérito y valor inmenso de tantas bellezas artísticas. SS. MM. se restituyeron con S. A. R. á esta corte el dia 31; y á pesar de lo duro de la estacion continúan ecsaminando cuanto hay digno de verse en la capital.

(*G. de M.*)

AGRICULTURA, COMERCIO, ARTES &c.

Esposicion pública de los productos de la industria española.

Verificada la esposicion pública en los meses de julio y agosto del año de 1828 procedió la junta encargada de calificar el mérito de los objetos presentados, y graduar los premios que les correspondian segun las reglas que el Rey nuestro Señor habia tenido á bien prescribir para el mejor acierto; estendiendo sobre todo ello una memoria que S. M. vió con agrado, dignándose aprobar todo lo que la junta proponia.

Ademas de los premios que esta proponia, se ha dignado S. M. manifestar su alta proteccion á las artes y fábricas, dispensando varias gracias á algunos fabricantes; que todo ello es como sigue:

Gracias que S. M. ha dispensado, y nombres de los sugetos á quien se han adjudicado.

Cervera del rio Alhama, Escudero y compañía, escudo de armas Reales.

Gandía, D. Francisco Javier Lozano, honores de comisario de guerra.

Granada, D. Juan Manuel Calderon, honores de intendente de provincia.

Tarrasa, D. Jaime Oller, cruz supernumeraria de Cárlos III.

Requena, D. Joaquin Sanchez Marin, honores de comisario de guerra.

Madrid, D. Dionisio Lefebre, escudo de armas Reales.

En idem, D. Juan Lacombe, escudo de armas Reales.

Premios que S. M. ha concedido á propuesta de la Junta.

CARTAS DE APRECIO.

Leon, D. Lino Alambra, director del Real hospicio, lienzos y mantelería de hilo.

Cervera del rio Alhama, Escudero y compañía, lonas.

Ezcaray, Talavera, Madrid, los cinco gremios mayores, paños, seda hilada y torcida, tejidos de seda, tisues, sombreros.

Sevilla, Real sociedad económica, sedas, y por el cuidado de la escuela gratuita de niñas.

Pozuelo de Alarcon, director de la Real fábrica, curtidos.

Vinalesa, D. Francisco de Longa, capitan general de Valencia, hilado de seda.

Granada, Real sociedad económica, hilado de seda.

Granada, duque de Gor, hilado de seda.

Real Carolina, intendente de las Nuevas poblaciones, hilado de seda y aceite.

Valencia, Real sociedad económica, hilado de seda.

Sevilla, D. Manuel de Velasco, academia de dibujo en la escuela gratuita de niñas.

Barcelona, Real junta de comercio de Cataluña, por su constante anhelo por el adelantamiento y conservacion de artes y fábricas.

(*G. de M.*)

VARIEDADES.

ECONOMÍA PÚBLICA.

Caminos segun el método de Mac-Adam.

Los periódicos ingleses y franceses han hablado mucho de este método como de una invencion reciente y superior á cuantas se han empleado hasta ahora. Este modo de construir los caminos, que consiste en formarlos de pedernal reducido á pedacitos del tamaño de una nuez, era muy conocido en Francia y otros paises de Europa antes que le adoptase Mr. Mac-Adam. Hace unos 50 años que los caminos montuosos del Limosin, construidos segun este método por Mr. Targot, estaban mas lisos que el cristal, y de una solidez estraordinaria. Semejantes caminos son los mas cómodos, los mas económicos y los mejores para los carruages, cuando están construidos con inteligencia, y pueden emplearse en su construccion piedras duras, como son el granito, el pedernal &c. Esta clase de piedra es la que se usa en Inglaterra y aun en Lóndres, en donde en algunas calles se ha sustituido este modo de construccion al antiguo empedrado. Una de las causas porque en Inglaterra los caminos son mejores que en otras partes, es porque corren de cuenta de las provincias, y todo particular tiene derecho de quejarse; y pedir que se castigue á las personas que en este punto no cumplen con su obligacion. Por esta razon no hay bache ó rodada por pequeña que sea que no se componga al momento, aunque solo tenga una pulgada de profundidad. Este esmero en componer los caminos es el que hace que los carruages de toda especie marchen con seguridad y rapidez en los innumerables caminos que cruzan en todas direcciones en Inglaterra. Asegura un viagero frances, que habiendo corrido mas de quinientas leguas en aquel pais no habia encontrado un carril que tuviese una pulgada de profundidad; y nosotros mismos podemos añadir como testigos de vista, que todos los caminos son tan iguales y lisos como el pavimento de una sala.

Habiendo sido nombrado comisario Mr. Mac-Adam para cuidar de la compostura de los caminos reales en el distrito de Bristol, observó que con muy buenos materiales se hacian muchas veces malos caminos, y habiendo tratado de buscar las causas las halló:

1º En el uso de la greda ó de las sustancias arcillosas. Embebiendo estas materias el agua en tiempos lluviosos, se convierten en una masa blanda, que separada por el paso de las ruedas, deja que se formen carriles profundos que hacen impracticable el camino.

2º En el uso de piedras demasiado gruesas, y de masas desiguales; dos cosas que impiden la trabazon necesaria para formar un plano sólido y seco, y con las cuales es imposible construir un buen camino.

3º En hacer los caminos con demasiado lomo en el medio, porque esto impide que los carruages marchen indiferentemente en todos sus puntos.

Conocidas estas causas veamos ahora el sistema que adoptó Mr. Mac-Adam para reparar los malos caminos, proponiéndose para ello las condiciones siguientes.

1º Establecer un camino que no presente carril alguno en cualquiera estacion que sea, y cualquiera que sea el peso que haya de sostener.

2º Hacerlo igualmente bueno con toda clase de materiales, que ordinariamente se emplean.

3º Disminuir los gastos de construccion primitiva, y de reparos y conservacion.

4º Disminuir el trabajo del tiro, y por consiguiente la destruccion de caballos y carruages.

5º Acelerar la conduccion, objeto de la mayor importancia, tanto para el gobierno como para el comercio en general.

6º Dar trabajo á la poblacion pobre, sobre todo á mugeres y muchachos.

El método que adoptó Mr. Mac-Adam para conseguir estos resultados, tuvo un écsito tan feliz, que en el espacio de 10 años, en mas de mil leguas de camino y con todas las variaciones de localidades y de materiales, se logró el objeto del modo mas igual y uniforme.

Cuando se trata de renovar un camino antiguo, Mr. Mac-Adam hace que le levanten todo, sea la que fuere su profundidad. Dispone luego que se quiten todas las piedras y se amontonen en las orillas del camino. Hace en seguida que se dé al camino la forma de un segmento de círculo, y la esperiencia le ha demostrado, que cuando la cuerda es de treinta pies basta una elevacion de seis pulgadas en el centro para que escurran las aguas.

La primera cosa de que debe tratarse, ya sea que se quiera renovar un camino, ya sea que se piense en construir uno nuevo, es la de establecer unos cimientos sólidos: para esto conviene quitar toda la tierra ligera y suelta de la superficie hasta llegar á un terreno sólido y firme. En el caso de ser el suelo pantanoso ó muy húmedo se cubre con ramas de árboles de mediano tamaño, ó con malezas bien unidas. Esta especie de suelo impide que las piedras se hundan, y que la tierra húmeda y pastosa suba á la superficie. Las piedras cuanto mas duras y compactas son mejores, de consiguiente las mas á propósito son las cuarzosas, como el pedernal de toda clase, el granito &c. Los caminos que se forman de piedras de naturaleza calcarea ó arcillosa, que se convierten presto en polvo y en masa, son de corta duracion. Las piedras no deben ser redondas, ni muy lisas, porque en este caso no se traban bien, y con el peso de las ruedas se escurren las unas debajo de las otras, dando lugar con esto á que se formen baches y grandes carriles: lo contrario sucede cuando son angulosas y ásperas, pues mejor se traban y consolidan con la arena, formando de esta manera un cuerpo sólido y compacto. Hay el mismo inconveniente cuando se cubre el camino con piedras muy gruesas, pues estas salen á la superficie, ó si se hunden presentan superficies mas sólidas, al paso que ceden las

demas partes, con lo cual se forman huecos y desigualdades, que con el agua que se estanca en ellas se profundizan cada vez mas.

Las piedras deben partirse con martillo reduciéndolas á pedazos muy pequeños: la capa de piedra en el medio del camino ha de ser siempre mas espesa que la de las orillas, y la comba ó lomo no debe pasar de una pulgada cada tres pies; porque siendo menor la pendiente no escurren las aguas, y si por el contrario es mayor, los carruages para evitar el declive, marcharán siempre en el medio, y siguiendo todos una misma línea, formarán baches y profundos carriles. Esta es una de las principales causas del mal estado de los caminos en Francia. Todo el peso carga habitualmente en dos líneas muy estrechas, que comprimidas sin cesar por las ruedas se hunden dejando grandes hoyos: este mal se aumenta con las lluvias, pues el agua estancada en estos hoyos ablanda y deshace el terreno que se hunde cada vez mas. En Francia se da tambien demasiado declive á los caminos con el objeto de que corran mejor las aguas; pero ademas de que esta precaucion es incómoda para el carruage y los caballos de tiro, viene á ser inútil, segun el modo de construccion de aquel pais, pues las aguas se detienen con mas abundancia, al paso que en Inglaterra, en donde el declive no pasa de cinco á seis pulgadas sobre quince pies de anchura, jamas se ven aguas estancadas en la superficie de los caminos. Una pendiente tan suave no ofrece inconveniente alguno para los carruages, que de esta manera marchan indistintamente por cualquiera punto del camino, y la presion se verifica con la misma frecuecia, y la misma igualdad en todas sus partes; condicion esencial para la conservacion y duracion de los caminos. Por otra parte estos caminos se conservan con menos gasto, pues basta con que se tenga la precaucion de llenar con piedras partidas del modo indicado cualquiera pequeño carril en el momento en que llega á abrirse, impidiendo que su profundidad pase de una pulgada, y esto es lo que se hace con muchísimo esmero en Inglaterra.

Para formar esta clase de caminos, despues de haber quitado toda la tierra movediza, se cubre el suelo con una capa de piedrecillas ó guijo cernido, de tres ó cuatro pulgadas: se iguala muy bien con un rastrillo ó mielga, se comprime con pison, ó con un rodillo de mucho peso, y luego se deja libre á la comunicacion. Con esto no tardan en abrirse baches y carriles que se llenan inmediatamente; y retirando con raedera el terreno de los bordes, se echa encima otra capa de dos pulgadas de piedras quebrantadas; operacion que se repite sucesivamente hasta formar un suelo sólido de diez pulgadas. Cuando en los montones se hallan piedras demasiado gruesas, se separan con el rastrillo y se parten de nuevo; lo que tambien conviene hacer con las piedras redondas y lisas aunque sean bastante pequeñas. Formado de esta manera el camino solo se trata de su conservacion y reparos á medida que se deteriora. Para ello se retira con el rastrillo el barro que se forma en los tiempos de lluvia, ó la tierra seca que sale á la superficie, de resultas de irse desgastando las piedras, y se echa sobre todas las partes, y principalmente en los parages mas hondos, una capa de piedras, que es preciso igualar perfectamente con el rastrillo, pues sin esta precaucion se formarian desigualdades que deteriorarian muy presto el camino. Los que se construyen de esta manera son sólidos y muy duraderos. Es verdad que cuestan mas en su primera construccion; pero su conservacion es menos costosa que la de todos los demas caminos comunes, con la circunstancia ademas, de que son practicables en todas las estaciones.

Con este sistema se disminuye tambien de una cuarta parte el trabajo del tiro, es decir, que tres caballos tiran un peso, para el cual en otra clase de caminos apenas bastarian cuatro. Son tales las ventajas que proporciona este género de construccion, que en un gran número de calles de Lóndres se ha sustituido al antiguo empedrado. Tiene solo el inconveniente de levantar mucho polvo en el verano; pero esto se remedia regando las calles. En las inmediaciones de Copenhague se ha ensayado el metodo de Mac-Adam, y los ensayos han tenido el resultado mas satisfactorio.

De este método se ha hecho mencion con elogio en varios periódicos dinamarqueses; y el redactor de la gaceta de la Selandia occidental le ha ponderado en términos, que no ha tenido reparo en compararle con la invencion de los barcos de vapor.

PALMA 18 DE ENERO.

ORDEN DE LA PLAZA DEL 17 PARA EL 18.

Parada, rondas, contrarondas, capitan de hospital y provisiones, sargento de idem y patrullas Córdoba.

De órden del Escmo. Sr. Capitan general de este ejército y reino—Salvador Valencia.

CAPITANÍA DEL PUERTO.

Embarcaciones fondeadas el dia 14 del corriente.

De Barcelona el javeque Ntra. Sra. del Cármen, su patron Nicolas Vivó, con géneros.

De id. el id. Ntra. Sra. de los Dolores, su patron D. Miguel Sastre, con 2 pasageros, trigo y barrilla.

Idem el 15. De Iviza la goleta S. Francisco, su capitan D. Antonio Riquer, en lastre.

De Cartagena el laud S. José, su patron Jaime Bosch, con batatas é higos.

De Iviza la polacra Vizcaina, su capitan Don Bernardo Noguera, en lastre.

IMPRENTA DE FELIPE GUASP.